

TEKNISK FORVALTNING

Trafik & Veje
Kollektiv Trafik



Afdeling: Kollektiv Trafik
Sagsbehand- Jan Øhlenschläger
J.nr.:
Sagsident:

Dato: 12.08.04
Telefon: 9931 2350
Telefax: 9931 2353
E-mail: joe-teknik@aalborg.dk

NOTAT

Emne: Ny kollektiv trafikplan for Aalborg Kommune

Dette indlæg koncentrerer sig om detaljeret køreplanlægning! Ofte når der drøftes kollektiv trafik handler det om overordnede principper, store visioner og generelle antagelser. Det er simpelthen nødvendigt hvis man vil ændre noget. Ellers løber man hurtigt ind i en hel masse, som "ikke kan lade sig gøre"!

I Aalborg satte vi kikkerten for det blinde øje, og lavede en trafikplan uden at gå i detaljer før bagefter! Jeg skal her redegøre for de planlægningsmæssige problemer dette har givet, samt give en status over hvordan den mest komplicerede køreplan, vi nogensinde har lavet, har klaret sig indtil videre!

Baggrund:

Før årtusindeskiftet stod vi i Aalborg med følgende triste kendsgerninger:

- . • Generelt faldende passagertal
- . • Stigende driftsomkostninger
- . • Fremkommelighedsproblemer
- . • Krav om at få busserne væk fra midtbyen
- . • Nedslidte busser
- . • Dårligt image

Hvis vi ikke gjorde noget var fremtidsudsigten en ond spiral med nedskæringer, endnu dårligere kollektiv trafik, endnu færre passagerer og indtægter, flere biler i midtbyen osv.

Sammen med Trafikministeriet og Amtet udarbejdede vi "Infrastrukturrapporten", som peger på forskellige løsningsmuligheder for at komme ud af suppedasen. Den udkom i sommeren 2000.

Herefter besluttede byrådet i 2001 - i forbindelse med udliciteringen af bybuskørslen - at vælge det "kvalitetsmæssige bedste tilbud", som - udover at koste adskillige millioner mere - indebar en næsten total udskiftning af busparken, så vi i dag har landets nyeste og reneste buspark!

Infrastrukturrapporten pegede bl.a. "effektive forbedringer af rejsetid og punktlighed" og et nyt og mere enkelt rutenet med 4 højfrekvente stambuslinier.

I 2000 besluttede byrådet, at der skulle laves en ny kollektiv trafikplan. Den blev vedtaget i 2003. Gennem hele processen har der været en meget aktiv deltagelse fra politisk side, og planen blev vedtaget med 30 ud af 31 stemmer i byrådet.

De væsentligste punkter i planen er:

- Bedre alternativ end i dag til bilen på de strækninger og tidspunkter, *hvor der er et stort transportbehov*
- Den kollektive trafik skal være mere *markedsorienteret*
- Trafikudbudet skal i højere grad end i dag tilpasses *efterspørgslen*

dvs.:

Mere kørsel i *myldretiden*. Mindre udenfor.

Mere kørsel i *byen*. Mindre på landet.

Og det skal stor set laves for de samme penge!

Udgangspunkt:

Generelt havde vi før trafikplanarbejdet et godt udgangspunkt sammenlignet med andre danske byer

1. Busparken:

I 2002 blev der indsat 70 nye busser ud af 91 på rutenettet som konsekvens af udbuddet af bybuskørslen. Og resten af busserne var kun få år gamle! Vi har nu Danmarks mest miljøvenlige buspark! Og hvorfor er det vigtigt?

Tidligere var overskrifterne i Nordjyske:

- *Busser får klippet pladerne*

- *Busser forurener – De skal væk fra midtbyen*

Det gav et meget dårligt image!

Denne kritik er næsten forstummet nu!

2. Lave timepriser:

Busdriften i Aalborg var i slutningen af 90'erne billig i forhold til Århus og Odense. Grunden til dette var, at vi i Aalborg havde udliciteret busdriften og afviklet det kommunale busselskab.

3. Rimelige passagermængder:

På trods af en ringere kvalitet af busdriften - målt i udgåede ture og dårlige busser - havde vi i slutningen af 90'erne trods alt rimelige passagertal. Der var altså noget, at bygge videre på.

4. Politisk opbakning

I Aalborg har der altid været en stor opbakning til den kollektive trafik.

Middel:

Et af midlerne i den kollektive trafikplan for at gøre den kollektive trafik mere markedsorienteret var metrobussystemet, som er karakteristisk ved:

- Enkelt rutenet
- Faste minuttal
- Høj frekvens

For at udnytte ressourcerne er metrobussystemet opbygget af tidligere bybuslinier og regionale linier:

Linie 1: Opbygget af tidligere linie 10, 11, 50 og 76

Linie 2: Opbygget af tidligere linie 1, 2, 6, 202

Metroringlinierne 5 og 6 er enkle linier, som ligner alle andre linier. De berøres ikke i dette indlæg.

Ideen med metrobusserne er enkel:

I byområdet flettes rutegrenene sammen og udgør grundstammen i metrobussystemet.

Udenfor byområdet grener ruterne sig ud til 3-4 endestationer i begge ender.

I myldretiden er der 5 minutterdrift, udenfor 10 minutters drift. Aften/Weekend 15 - 30 minuttersdrift.

En kraftig satsning på IT:

På metrobussystemet er der satset kraftigt på IT med Busprioritering, Realtidsinformation på stoppesteder, Bus-pc med GPS. Og meget mere... Status for alt IT-isenkræmmer? Dette vil jeg ikke komme nærmere ind på - men peger i stedet på NT's oplæg om dette i seminar XXX.

Nærbanen?

Som de fleste ved fik vi i Aalborg foræret en nærbane af den tidligere regering. Det var en af den slags gaver, man ikke kan sige nej til. Politisk var der i starten forventninger til, at nærbanen kunne erstatte store dele af bybussystemet. Men nærbanen har kun afgang 2 gange i timen (ca. hver halve time) og er - i forhold til busserne - indimellem meget forsinkede (5- 10 minutter), og stationerne ligger - i forhold til busstoppesteder - meget spredt. Til gengæld kører toget stærkere, og komforten er bedre. Skifteproblematikken er væsentlig. For at være sikker på at skiftet fungerer kræves 5-10 minutters skiftetid. Det er forholdsvis lang tid af rejsen mellem Svenstrup og Aalborg.

Vi fandt, at den bedste måde at spille sammen med nærbanen var ved at sikre hyppig busdrift (dvs mindst 15 minutters drift) til de stationer, som lå langt fra midtbyen: Lindholm Station og Svenstrup Station. (De andre stationer ligger for tæt til, at skift mellem tog og bus er attraktivt.)

Dette løsning giver den bedste betjening for borgerne, som nu kan vælge om de vil køre hurtigt med tog, men gå eller cykle længere, eller køre med de langsommere busser, hvor stoppestedet til gengæld ligger nærmere.

Vi har selvfølgelig endnu ikke datagrundlag for at kunne drage nogle konklusioner på dette, men den

kritik, som har været i kølvandet på trafikplanen, har kun i Svenstrups tilfælde haft med nærbanen at gøre; man er utilfreds med, at antallet af busafgange er skåret ned i Svenstrup. Kritikken kommer fra borgere i Svenstrup, som bor langt fra både station og busser!

Metrobussernes køreplan

Virkeligheden er ikke enkel.

Dette er en sandhed, som vi har måttet sande i de sidste pr. måneder!

En væsentlig - og begrundet! - kritik af trafikplanen har været den trykte køreplan. Hvad der er enkelt i byen er blevet utroligt kompliceret udenfor byen.

For at spare på ressourcerne, har vi lavet en køreplan, hvor endestations-pauserne er mindst mulige. Det medfører, at de enkelte busser ikke kører fast mellem de samme endestationer, men kører mellem 8 forskellige endestationer i det samme vognløb.

Alternativet var længere pauser, flere busser og højere timepris.

Samtidigt har forskellige holdninger hos NT og Aalborg kommune til hvor hyppig driften skal være, betydet, at vi på nogle tidspunkter og steder kører med 3 busser i timen på minuttallene 00 15 30 - ikke just brugervenligt!

Den meget store trykte køreplan for metrobusserne er et af metrobussystemets svagheder.

Vi har besluttet sammen med NT at se grundigt på mulighederne for at forenkle køreplanen. Gode råd modtages gerne!

Det skal i denne forbindelse nævnes, at vi nu er klar i Aalborg på den adressebaserede rejseplanlægger. Jeg tror, at den vil erstatte mange opslag i køreplanen i de kommende år. Det viser erfaringerne fra HUR.

Busserne klumper sig sammen

Metrobusnettet er altså opbygget af en hel masse tidligere strækninger fra bybusnettet og det regionale busnet. Nogle strækninger er lange, og nogle er korte. Vi forudså, at den på papiret flotte 5-minutters i virkeligheden kunne resultere i at busserne klumpede sig sammen - og kom to og to hvert tiende minut! Vi blev endda advaret mod dette, da vi besøgte Jönköping på studietur før trafikplanen.

Virkeligheden viser, at dette er i nogen grad tilfældet. Ofte kommer der både to og tre busser lige efter hinanden. Vi har dog ikke endnu analyseret hvor forsinkelserne opstår. Er det de lange ruter, som bliver forsinket før de kommer til byen? Eller er det de lange rutegrene (som dækker et større område), som er længere tid om at stoppe op ved stoppestederne fordi de har flere passagerer? Vi ved det ikke med sikkerhed.

Uanset hvad er det svært at gøre ret meget ved det! Netop fordi hver bus har en unik endestation, kan den ikke springe et stoppested over, selvom der kommer en anden bus lige i hælene.

Det er et andet af metrobussystemets svagheder.

Ændring i frekvens mellem myldretid og almindelig drift

Med en simpel køreplan, hvor der køres mellem to endestationer kan man rimeligt nemt gå op og ned i frekvens blot ved at tage nogle busser ind og ud. Det kan endda se overskueligt ud i en køreplan!

Problemet opstår med en kompliceret køreplan, med 8 forskellige endestationer på en enkelt linie. Her "eksploderer" køreplanen, som det ses på figur 1. (overhead)

Igen et eksempel på forskellen mellem teori og virkelighed.

Driftsmæssige problemer:

Det er ingen hemmelighed, at når der tages busser ud mellem myldretiderne medfører det delte vagter! Og disse er ikke en livret for chaufførerne. Men vi har holdt fast i, at det vil være tåbeligt at køre med myldretidskapacitet udenfor myldretiden. Så må chauffører og entreprenører på sigt enes om at prissætte delevagter så alle er tilfredse.

Alternativet er på sin vis grotesk: Enten at man skal køre, selv om der ikke er brug for det eller undlade at sætte flere busser ind, selv om folk står som sild i en tønde!

Men er der ingen fordele?

Jo! Den hyppige frekvens gør, at mange passagerer ikke behøver en køreplan. Inderstrækningerne af metrobussystemet dækker 40 % af borgerne i Aalborg kommune indenfor 400 meter! Rejser man indenfor dette område har man en langt bedre betjening end før. Den hyppige drift gør, at skift mellem metrobusserne ikke skal planlægges i forvejen; det er som i metroen - man hopper af den ene linie og tager den anden, som kommer lige efter!

Selvom vi ikke har passagertællinger endnu, så har jeg en god fornemmelse, når jeg ser busserne. Selvom de kommer hyppigt, har de en rimelig belægning. Jeg glæder mig til de første tællinger i efteråret!